

RESUMEN EJECUTIVO



REGIONAL TRANSPORTATION PLAN
2012-2035 RTP
SUSTAINABLE COMMUNITIES STRATEGY
Towards a Sustainable Future

Southern California Association of Governments
BORRADOR DICIEMBRE 2011

La portada del Resumen Ejecutivo ha sido reemplazada para que coincida con otro documentos del 2012 RTP, no se han realizado cambios en el contenido o texto del resumen.



Nuestra visión

Hacia un futuro sostenible

Durante las últimas tres décadas, la Asociación de Gobiernos del Sur de California (SCAG) ha preparado Planes de Transporte Regional (RTP) con el objetivo principal de aumentar la movilidad de los residentes y los visitantes de la región. Pero, si bien la movilidad es un componente vital de la calidad de vida que esta región merece, no es el único componente. La SCAG ha puesto más énfasis que nunca en la sostenibilidad y en la planeación integral en el Plan de Transporte Regional/Estrategia de Comunidades Sostenibles de 2012 (RTP/SCS), cuya visión abarca tres principios que funcionan en conjunto como la clave del futuro de nuestra región: movilidad, economía y sostenibilidad.

El RTP/SCS de 2012 incluye un poderoso compromiso para reducir las fuentes de emisiones de transporte, tanto para mejorar la salud pública como para cumplir con los estándares de calidad ambiental nacional del aire establecidas por la Ley Federal de Aire Limpio. Como tal, el RTP 2012 contiene un compromiso regional para el despliegue general de tecnologías de cero y cerca de cero emisiones en el marco temporal 2023-2035 y medidas claras para avanzar hacia este objetivo. Esto es especialmente crítico para nuestro sistema de transporte de mercancía. El desarrollo de un sistema de transporte de carga de cero emisiones es necesario para mantener el crecimiento económico en la región, para mantener la calidad de vida y para cumplir con los requisitos federales de calidad del aire. El RTP de 2012 esgrime una estrategia agresiva para desarrollar la tecnología y el despliegue para lograr este objetivo. Esta estrategia tiene muchos beneficios colaterales, incluyendo la seguridad de energía, la certeza de costos, el aumento del apoyo público para la infraestructura, la reducción de gases de efecto invernadero y el desarrollo económico.

Nunca antes los vínculos y las interrelaciones fundamentales entre la economía, el sistema de transporte regional, y el uso del suelo habían sido tan importantes como ahora. Por primera vez, el RTP de 2012 incluye una consideración significativa de los impactos económicos y las oportunidades que ofrece el plan de infraestructura de transporte establecido en el RTP de 2012, teniendo en cuenta no sólo el impacto económico y la creación de impactos empleo de la inversión directa en la infraestructura de transporte, sino también las ganancias de eficiencia en términos de la productividad económica de los trabajadores y las empresas, y el movimiento de mercancías. El RTP de 2012 delinea

una estrategia de inversión en la infraestructura del transporte que tendrá un impacto beneficioso en el Sur de California, el estado y la nación en términos de desarrollo económico, ventajas competitivas, y en la competitividad general de la economía mundial en cuanto a atraer y retener a los empresarios de la región sur de California.

El RTP/SCS de 2012 transformará la región, sirviendo como modelo para mejorar la calidad de vida de nuestros residentes, proporcionando más opciones para los sitios donde van a vivir, trabajar y divertirse, y cómo van a desplazarse. Sus sistemas seguros y eficientes de transporte ofrecerán un mejor acceso a las oportunidades tales como empleos, educación y atención médica. Su énfasis en el tránsito y el transporte activo permitirá a nuestros residentes llevar un estilo de vida saludable y activo. Creará puestos de trabajo, garantizará la competitividad económica de nuestra región a través de inversiones estratégicas en nuestro sistema de transporte de mercancías, y mejorará los resultados ambientales y de salud para 22 millones de habitantes para el año 2035. Más importante aún, el RTP/SCS también preservará lo que hace que esta región sea especial, incluyendo nuestros estables y exitosos vecindarios y nuestra gran variedad de espacios abiertos para el disfrute de las generaciones futuras.

El entorno

Para superar con éxito los retos que tenemos por delante, este RTP/SCS primero reconoce el impacto que los acontecimientos recientes y las tendencias a largo plazo tendrán en la manera en que la gente elija para vivir y desplazarse.

RECESIÓN ECONÓMICA

Se han perdido **[800,000]** empleos en la región debido a la Gran Recesión

Es probable que la crisis económica que enfrentan muchos de los residentes de la región impacte en sus opciones de vivienda y en el comportamiento de sus viajes, incluyendo la elección del modo de transporte y los patrones cotidianos de viaje. Esto exigirá, potencialmente, diferentes tipos de soluciones de transporte.

CRECIMIENTO DE LA POBLACIÓN

La región añadirá **[4 millones]** de personas más para el 2035

Este crecimiento de la población no hará sino exacerbar los problemas actuales de movilidad de nuestra región. La región de la SCAG es ya el hogar de 18 millones de personas, o el 49 por ciento de la población de California. Si se tratara de su propio estado, la región de la SCAG sería el quinto estado más poblado de la nación. Además, este crecimiento esperado se producirá principalmente en los condados suburbanos internos de Riverside y San Bernardino, aumentando el actual desequilibrio de puestos de trabajo y de vivienda en la región, haciendo que la gente viaje, lo que contribuye a los problemas de transporte y de la calidad del aire. Además, con el envejecimiento de la generación Baby Boomer (el porcentaje de la población con 65 años de edad o más aumentará del 11 por ciento en 2010 al 18 por ciento en 2035), la región tendrá pronto una mayor necesidad de modos eficientes de transporte para aquellos que ya no puedan conducir como su principal forma de transporte.



SISTEMA DE TRANSPORTE MULTIMODAL

Durante las últimas décadas, la región ha hecho grandes inversiones en un sistema de transporte multimodal que sirve como la columna vertebral del bienestar económico de la región.

EL SISTEMA DE UN VISTAZO

[21,630] millas de autopistas y arterias viales

[470] millas de rieles para trenes de pasajeros

[6] aeropuertos para transporte aéreo

Nueve de cada diez viajes en la región utilizan nuestra extensa red de carreteras y arterias viales, las cuales soportan una gran cantidad de formas de transporte, como automóviles, tránsito y transporte activo. La región es también el hogar de un creciente número de líneas de trenes de pasajeros, ninguna de las cuales existía hace 20 años. Nuestro sistema de aviación regional es el más grande y complejo de la nación en términos de número de aeropuertos y aviones, y nuestra industria de transporte de mercancías juega un papel fundamental en el sostenimiento de la economía de nuestra región. La importancia de este sistema en nuestra región no puede ser subestimada.

LA REGIÓN EN MOVIMIENTO

[446 millones] de millas recorridas cada día

[81 millones] de pasajeros aéreos cada año

[45%] más de pasajeros de trenes urbanos entre 2000 y 2006

[34%] de nuestros trabajos dependen de la industria del transporte de mercancías

Retos

Los desafíos que enfrenta la región son enormes. Cuando se combinan, nuestros problemas de movilidad, de calidad del aire y retos de financiamiento presentan una amenaza para la calidad de vida tanto para los actuales como para los futuros residentes.

RETOS DE MOVILIDAD

La región desperdicia **[3 millones]** de horas cada año en tránsito estancado

Las carreteras de la región son las más congestionadas de la nación, y el alivio del tránsito es fundamental, más aún en nuestra situación económica actual. Al no dirigirnos a nuestra congestión, hemos perdido empleos--cada disminución del 10 por ciento de la congestión puede traer un aumento del empleo de unos 132,000 puestos de trabajo.

RETOS DE SEGURIDAD

En el lado positivo, nuestras carreteras son las más seguras del país, con un índice de accidentes mortales y con lesiones que ha disminuido dramáticamente desde la década de 1930. Pero a medida que continuamos mejorando con éxito la seguridad de nuestros conductores, no podemos olvidar los índices alarmantes de mortalidad de aquellos que viajan por otros medios de transporte.

[21%] de todas las muertes relacionadas con el tráfico son peatones

Este índice de mortalidad no es aceptable, y si tenemos la intención de avanzar con éxito hacia un futuro más sostenible que incluya mucho transporte activo, tenemos que abordar las deficiencias de seguridad en todas las formas de transporte.

RETOS DE CALIDAD DEL AIRE

Además, mientras que el Sur de California es un líder en la reducción de las emisiones y los niveles ambientales de contaminantes del aire están mejorando, la región de SCAG continúa teniendo la peor calidad de aire en la nación y la contaminación del aire sigue causando miles de muertes prematuras cada año, así como otros graves efectos adversos sobre la salud. South Coast Air Quality Management District (AQMD) estima que el costo monetario de la contaminación del aire en el Sur de California es al menos \$14.6 mil millones al año.

Incluso con las estrategias agresivas de control en curso, las normas nacionales del ozono cada vez más estrictas requieren mayor reducción emisiones de óxido de nitrógeno (NOX) en la región de SCAG. En la Cuenca de Aire de la Costa Sur, por ejemplo, se estima que las emisiones de NOX necesitarán reducirse en aproximadamente dos terceras partes en el 2023 y tres cuartas partes en el 2030. Este es un desafío de enormes proporciones. El nivel de reducción de emisiones requerido es tan significativo que las emisiones previstas para el 2030 de sólo tres fuentes--barcos, trenes, y aviones--conducirían a niveles de ozono cerca de la norma federal. Debido a que la mayoría de las fuentes, incluyendo automóviles y fábricas, ya están controlados por más de 90 por ciento, lograr el nivel de los estándares de ozono requiere un amplio despliegue de tecnologías de cero y casi cero emisiones en el marco de tiempo de 2023-2035.

Proyecto de Ley Senatorial (SB) 375

Como novedad para este RTP, la Ley sobre Comunidades Sostenibles y Protección del Clima de California, o Proyecto de Ley Senatorial (SB) 375, pide que este RTP incluya una SCS que reduzca las emisiones de gas con efecto invernadero (GHG) procedentes de vehículos de pasajeros en un 8 por ciento per cápita para el 2020 y 13 por ciento per cápita para el 2035 en comparación con el 2005, según lo establecido por la Junta de Recursos del Aire de California (ARB). SB 375 refuerza los objetivos del Estado del Proyecto de Ley 32, la Ley sobre Soluciones para el Calentamiento Global de 2006. El cumplimiento de los objetivos previstos no será fácil, pero hay que hacerlo por la salud y la calidad de vida de las generaciones actuales y futuras. El cumplimiento de estos objetivos dirigirá a la región hacia la sostenibilidad global y proporcionará beneficios más allá de la reducción de las emisiones de carbono.

RETOS FINANCIEROS

De todos los retos que enfrentamos hoy, tal vez ninguno sea más importante que la financiación. Con el crecimiento proyectado de la población, el empleo y la demanda de viajes, los costos de nuestras necesidades de transporte multimodal deben superar los ingresos proyectados disponibles provenientes de nuestra fuente tradicional de financiación para el transporte: el impuesto a la gasolina.

Los impuestos estatales y federales a la gasolina no han cambiado en casi **[20]** años

Sin embargo, los costos de construcción de carreteras han aumentado un **[82%]**

Como resultado de años de infra inversión, una cantidad significativa de nuestras carreteras y puentes ha caído en un estado inaceptable de deterioro. Es imperativo que esta situación sea abordada por este RTP. El índice de deterioro no hará sino acelerarse con el aplazamiento continuo, aumentando significativamente el costo de llevar nuestros activos a un estado de buen mantenimiento.



Además, con la reciente disminución de la financiación para el tránsito, los operadores de tránsito de la región siguen enfrentando grandes obstáculos para la prestación de un servicio de tránsito frecuente, atractivo.

Los costos de operación ferroviaria se han incrementado en más de **[40%]** en la última década

Los operadores de transporte interurbano se han visto obligados a cortar el servicio hasta en un **[20%]**

La región debe estudiar la manera de estabilizar las fuentes de ingresos existentes y complementarlas con nuevas fuentes que estén razonablemente disponibles. Esta región necesita un plan de financiación a largo plazo, sostenible, que soporte un sistema de transporte eficiente y eficaz que haga crecer la economía, que ofrezca opciones de movilidad y que mejore nuestra calidad de vida.

Nuestro enfoque

Para enfrentar estos desafíos, la SCAG realizó un análisis cuidadoso de nuestro sistema de transporte, del crecimiento futuro de nuestra región, y las nuevas fuentes de ingresos potenciales y se embarcó en una empresa masiva de alcance comunitario a fin de escuchar las opiniones de la región. Mientras la SCAG seguía trabajando en estrecha colaboración a través de cientos de reuniones con los organismos interesados con los que siempre ha colaborado, también realizó una serie de sesiones de planificación en toda la región para averiguar lo que los residentes del Sur de California querían ver en su futuro. El resultado de este esfuerzo de varios años es el RTP/SCS del 2012, una visión compartida para el futuro sostenible de la región.

Inversiones de transporte

El RTP/SCS contiene una serie de mejoras a nuestro sistema de transporte multimodal. Estas mejoras incluyen el cierre de brechas críticas en la red que impiden el acceso a ciertas partes de la región, así como la expansión estratégica de nuestro sistema de transporte donde hay espacio para crecer con el fin de dotar a la región con la movilidad que necesita. Estas mejoras se resumen en **LA TABLA 1**.

TABLA 1 Inversiones de Transporte

Componente	Descripción	Costo
Tránsito		\$ 49.7 mil millones
Tránsito Rápido de Autobús (BRT)	Nuevas rutas de BRT, extensiones y/o mejoras en el servicio en los Condados de Los Ángeles, Orange, Riverside, San Bernardino, y Ventura	\$4.6 mil millones
Tránsito Ferroviario Ligero (LRT)	Nuevas rutas extensiones de tren ligero en los Condados de Los Ángeles y San Bernardino	\$13.1 mil millones
Tránsito Ferroviario Pesado (HRT)	Extensión de ferrocarril pesado en el Condado de Los Ángeles	\$11.1 mil millones
Autobuses	Servicio nuevo y más amplio en los Condados de Los Ángeles, Orange, Riverside, San Bernardino y Ventura	\$20.9 mil millones
Transporte de tren de pasajeros de alta velocidad		\$51.6 mil millones
Tren de viajes cortos	Extensiones de Metrolink en el Condado de Riverside y mejoras de Metrolink en todo el sistema para proporcionar velocidades más altas	\$3.9 mil millones
Tren de Alta Velocidad	Mejoras del corredor Ferroviario Los Ángeles a San Diego (LOSSAN) con un objetivo final de ofrecer servicio express en menos de dos horas San Diego-Los Ángeles Fase I del proyecto Tren de Alta Velocidad de California (TAV) que proporcionaría servicio de alta velocidad desde Los Ángeles hasta el Antelope Valley	\$47.7 mil millones
Transporte Activo		\$6.0 mil millones
Varias Estrategias de Transporte Activo	Aumentar nuestras vías para bicicletas de 4,315 millas a 10,122 millas, readaptar 12,000 millas de aceras deficientes en cumplimiento de la Ley de Estadounidenses con Discapacidades (ADA), mejoras en la seguridad, y varias otras estrategias	\$6.0 mil millones
Gestión de Demanda de Transporte (TDM)		\$4.0 mil millones
Varias Estrategias de Gestión de Demanda de Transporte	Estrategias para incentivar a los conductores a reducir la conducción solitaria: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Aumentar el uso compartido de coches y camionetas ▪ Aumentar el uso del transporte en bicicleta, y caminar ▪ Redistribuir los viajes de vehículos de las horas pico a períodos no pico cambiando las horas/días / ubicaciones de trabajo ▪ Fomentar un mayor uso del teletrabajo ▪ Otras estrategias “Primera Milla/Última Milla” que permitan a los viajeros conectarse con facilidad hacia y desde el servicio de transporte en su origen y destino. Estas estrategias incluyen el desarrollo de centros de movilidad en las principales estaciones de transporte, la integración del uso de la bicicleta y el tránsito en bicicletas por medio de programas de bicicletas plegables-en-autobuses, bastidores de tres bicicletas en los autobuses y bastidores dedicados a vehículos ligeros y el transporte por ferrocarril pesado 	\$4.0 mil millones

Componente	Descripción	Costo
Gestión de Sistemas de Transporte (TSM) (incluye Sistemas de Transporte Inteligentes)		\$6.8 mil millones
Varias estrategias de TSM	Gestión de mejoría de incidentes, medición avanzada de rampa, sincronización de las señales de tráfico, información para viajeros, mejor recopilación de datos, tarjetas de tarifas de tránsito universales (tarjetas inteligentes), y Localización Automática de Vehículos de Tránsito (AVL) para aumentar el flujo de tránsito y reducir la congestión	\$6.8 mil millones
Carreteras		\$72.3 mil millones
Mezcla de flujo	Mejoras de intercambio y cierres de brechas críticas en la red de carreteras para facilitar el acceso a todas las partes de la región	\$18.4 mil millones
Vehículos de alta ocupación (HOV)/ Alta Ocupación de Cuota (HOT)	El cierre de brechas en la red de carriles de vehículos de alta ocupación (HOV) y la adición conectores directo de de autopista a autopista para completar la red HOV del Sur de California Una red interconectada de carriles Express/HOT	\$18.7 mil millones
Instalaciones de Peaje	Cierre de las brechas críticas de la red de carreteras para facilitar el acceso a todas las partes de la región	\$35.2 mil millones
Arterias		\$22.1 mil millones
Varias mejoras arteriales	Ensanchamientos en ciertos lugares, priorización de señales, consolidaciones y reubicaciones de entradas, desniveles en intersecciones de alto volumen, nuevos carriles para bicicletas, y otras características de diseño tales como iluminación, jardinería, y carreteras modificadas, estacionamientos, anchuras de aceras	\$22.1 mil millones
Movimiento de mercancías (incluye desniveles)		\$47.9 mil millones
Diversas estrategias de movimiento de mercancías	Mejoras en el acceso a puertos, mejoras de transporte ferroviario de mercancías, desniveles, mejoras de la movilidad de camiones, instalaciones intermodales, y estrategias de reducción de emisiones	\$47.9 mil millones
Aviación y acceso por tierra a los aeropuertos		Incluido en las inversiones modales
Diversas mejoras de acceso terrestre a los aeropuertos	Extensiones de tren y mejoras para facilitar el acceso a los aeropuertos, y nuevo servicio de autobús directo desde terminales remotas a los aeropuertos	Incluido en las inversiones modales
Operaciones y Mantenimiento		\$ 216.9 mil millones
Tránsito		\$139.3 mil millones
Carreteras	Operaciones y mantenimiento para preservar nuestro sistema multimodal en un buen estado de conservación	\$56.7 mil millones
Arterias		\$20.9 mil millones

Plan financiero

El plan financiero RTP del 2012 identifica la cantidad de dinero disponible para apoyar las inversiones de transporte de la región. El plan incluye una previsión de ingresos fundamentales de fuentes existentes locales, estatales y federales, junto con nuevas fuentes de financiación razonablemente disponibles que tienen probabilidades de materializarse dentro del marco de tiempo del RTP. Estas nuevas fuentes incluyen ajustes de las tasas a los impuestos estatales y federales sobre la gasolina basados en tendencias históricas y recomendaciones de dos comisiones nacionales (National Surface Transportation Policy and Revenue Study Commission y National Surface Transportation Infrastructure Financing Commission) creadas por el Congreso, apalancando aún más las medidas fiscales locales existentes, las estrategias de captura de valor, posible programa nacional de carga/cuotas de carga, al igual que peajes de vehículos de pasajeros y comerciales para instalaciones específicas. Los ingresos razonablemente disponibles también incluyen estrategias de financiación innovadoras, tales como participación privada en la plusvalía.

LA TABLA 2 presenta diez categorías de nuevas fuentes de ingresos y técnicas innovadoras de financiación que se consideran razonablemente disponibles y se incluyen en el plan restringido financieramente. Para cada fuente de fondos, SCAG ha examinado la política y el contexto de implementación, preparado un cálculo del potencial de ingresos, e identificado los pasos de acción para asegurar que los fondos estén disponibles para implementar la visión de transporte de la región.

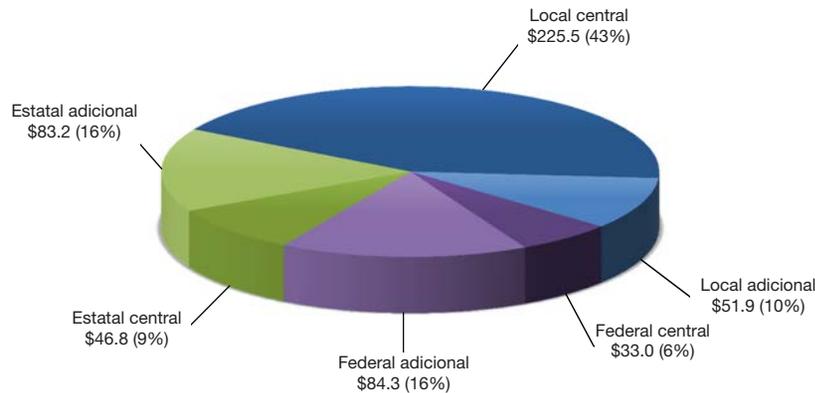
Fuentes de ingresos y gastos

LAS FIGURAS 1 Y 2 presentan un resumen de los ingresos y los gastos previstos del plan. Como se muestra en estas cifras, el presupuesto de la región en los próximos 25 años asciende a un estimado \$524.7 mil millones.

TABLA 2 Nuevas fuentes de ingresos y novedosas estrategias de financiación (En dólares nominales y miles de millones)

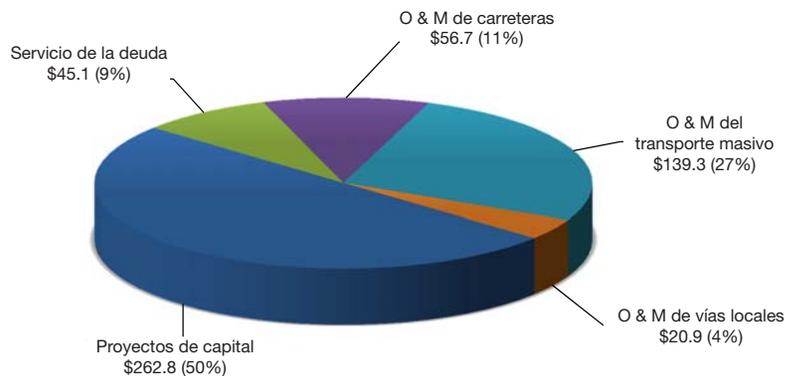
Fuente de ingresos	Descripción	Cantidad
Producto de los bonos de las medidas de impuesto a las ventas locales	Emisión de deuda contra ingresos existentes por ISLR: Condados de Los Ángeles, Orange, Riverside y San Bernardino.	\$25.6 mil millones
Ajuste del impuesto selectivo estatal y federal a la gasolina para mantener el poder adquisitivo histórico	Impuesto adicional a la gasolina de \$0.15 por galón a nivel estatal y federal a partir del 2017 hasta el 2024 para mantener el poder adquisitivo.	\$16.9 mil millones
Tarifa al usuario basada en el millaje (o ajuste fiscal equivalente al combustible)	Se implementarían tarifas a los usuarios basadas en el millaje para reemplazar el impuesto y el aumento de la gasolina -- se estima en alrededor de \$0.05 (\$del 2011) por milla, indexado, para mantener el poder adquisitivo a partir de 2025.	\$110.3 mil millones (incremento estimado solamente)
Peajes de carreteras (incluye el producto de los bonos de ingresos por peajes)	Ingresos por peaje generados de: Túnel SR-710, Corredor sur de carga I-710, Corredor este-oeste de carga, segmento del Alto corredor del desierto, y la Red expresa regional/Carril HOT.	\$22.3 mil millones
Participación en equidad privada	Participación de capital privado que sea aplicable a las iniciativas clave: por ejemplo, instalaciones para peajes; también, el paquete de trenes de carga asume la cuota de los costos del ferrocarril para la capacidad de la línea principal y las instalaciones intermodales.	\$2.7 mil millones
Tarifa de carga/ Programa nacional de carga	Se prevé un programa nacional de carga con la próxima reautorización federal de la ley de transporte de superficie. La propuesta del Senado de los EE.UU. establecerá la financiación de la fórmula federal para la red de carga nacional.	\$4.2 mil millones
Impuesto al comercio electrónico	Aunque estas son las fuentes de ingresos existentes, por lo general no han sido recabadas. Potencialmente, podrían usarse los ingresos para fines de transporte, teniendo en cuenta la relación entre el comercio electrónico y la entrega de bienes a compradores de California.	\$3.1 mil millones
Ganancias por intereses	Intereses devengados a partir de ingresos de los bonos de peaje.	\$0.2 mil millones
Ingresos por bonos del estado, subvenciones federales y otros para el programa de trenes de alta velocidad de California	Bonos estatales de deuda general autorizados por la Ley de Bonos aprobada por los votantes de California como la Proposición 1A en el 2008; fondos federales autorizados por la Ley de Recuperación y Reinversión de los EEUU y el Programa de trenes interurbanos de pasajeros de alta velocidad; uso potencial de bonos de crédito fiscal calificado; y fuentes privadas.	\$33.0 mil millones
Estrategias para la captura de valores	Asume la formación de distritos especiales, incluyendo el uso de la financiación del incremento fiscal para iniciativas específicas.	\$1.2 mil millones

FIGURA 1 Fuentes de Ingresos
\$524.7 mil millones (dólares nominales) AF2011-AF2035



Fuente: Modelo de ingresos SCAG 2011
Nota: Los números pueden no coincidir debido al redondeo

FIGURA 2 Resumen de gastos
\$524.7 mil millones (dólares nominales) AF2011-AF2035



Fuente: Modelo de ingresos SCAG 2011
Nota: Los números pueden no coincidir debido al redondeo

O&M = operación y mantenimiento

Estrategia de comunidades sostenibles

Dentro del RTP, la SCS refleja la capacidad de la región para alcanzar y exceder las metas de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero establecidas por la ARB. El SCS describe nuestro plan para la integración de la red de transporte y las estrategias relacionadas con un patrón general de uso del suelo que responde al crecimiento proyectado, las necesidades de vivienda y los cambios demográficos, así como las demandas de transporte. La visión regional de la SCS maximiza los esfuerzos locales actuales que apoyan los objetivos del Proyecto de ley senatorial SB 375, como se evidencia en varios Proyectos Directores Demostrativos (Compass Blueprint Demonstration Projects) y diversas mejoras en el transporte del condado. La SCS concentra la mayor parte de las nuevas viviendas y el crecimiento del empleo en las zonas de tránsito de alta calidad y otras áreas de oportunidad en las calles principales actuales, centros de ciudad y los corredores comerciales, dando lugar a una mejora del equilibrio empleos-vivienda y más oportunidades de desarrollo orientado al transporte masivo. Este patrón general de desarrollo del uso de la tierra apoya y complementa la red propuesta de transporte que hace hincapié en la preservación del sistema, el transporte activo y las medidas de gestión de la demanda de transporte. Por último, el RTP/SCS integra completamente las dos SCS subregionales preparadas por el Consejo Gubernamental de las Gateway Cities y el Condado de Orange.

Para estar a la altura

Se espera que las inversiones en este RTP/SCS resulten en beneficios significativos para la región con respecto al transporte y la movilidad, así como la calidad del aire, la actividad económica y la creación de empleos, la sostenibilidad y la justicia ambiental. Esto se traducirá en una mejor creación de lugares, reducción de costos generales, avances en la salud pública y el medio ambiente, capacidad de respuesta a un cambiante mercado de la vivienda y mejor accesibilidad y movilidad.

Calidad del aire y metas para los GHG

Reduciremos las emisiones de gases de efecto invernadero en un **[8%]** para el 2020, y en **[16%]** para el 2035

Este RTP/SCS cumple con éxito y supera las metas de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, establecidos por la ARB al lograr una reducción del 8 por ciento para el 2020 y una reducción del 16 por ciento para el 2035 en comparación con el nivel del 2005, de forma per cápita. Este RTP/SCS también cumple con los criterios de los presupuestos de emisiones de contaminantes establecidos por la EPA. Con cada año que pasa, los residentes del sur de California deben esperar a respirar un aire más limpio y a vivir una vida más sana.

Este beneficio de la calidad del aire es posible en gran medida por una planificación más sostenible, integrando las decisiones sobre el transporte y el uso del suelo para permitir que los residentes del sur de California vivan más cerca de sus lugares de trabajo y diversión, y un servicio de transporte de alta calidad. Como resultado, una mayor cantidad de residentes será capaz de utilizar el transporte masivo y activo como un medio seguro y atractivo de desplazamiento.

Eficiencia de la ubicación

Más del **[doble]** de hogares estará cerca de un transporte masivo de alta calidad

El porcentaje de hogares que estará cerca de un transporte masivo de alta calidad será más del doble durante el período del plan dando señales de un patrón general de desarrollo más eficiente en el futuro.

Movilidad

La demora de nuestra red vial mejorará el estado actual

Nuestras carreteras estarán menos congestionadas, permitiendo a los residentes de nuestra región pasar menos tiempo en el tráfico a bordo de un autobús o detrás del volante y más tiempo con sus familias.

Seguridad

No sólo los residentes tendrán más movilidad, también tendrán más seguridad. Este énfasis del RTP/SCS en la seguridad se traducirá en índices de accidentes mucho menores, dando a nuestros residentes la tranquilidad de poder viajar libremente todo el día y regresar a casa a sus seres queridos en la noche.

Economía

Generaremos **[4.2 millones]** puestos de trabajo

La región no sólo tendrá más movilidad, también será más próspera. La implementación del RTP/SCS creará o mantendrá puestos de trabajo hoy en día para construir los proyectos de infraestructura de transporte del futuro. El total de 4.2 millones de puestos de trabajo que generará el RTP/SCS equivalen a un promedio anual de 167,900 puestos de trabajo, y no se limita a la industria de la construcción, sino que abarca una amplia sección transversal de los grupos de industrias.

Eficacia de la inversión

Recibiremos un retorno de **[\$2.90]** por cada \$1 gastado

El RTP/SCS se traduce en retorno de la inversión. Si bien sus gastos generales parecen un enorme costo, la región recuperará \$2.90 por cada \$1 que invierta este RTP/SCS, lo cual sólo ayudará a impulsar a la región hacia más días de prosperidad en el futuro.

Participación del público

El desarrollo del Proyecto RTP/SCS 2012 involucró la implementación de uno de los planes de participación pública más amplios y coordinados jamás emprendidos por la SCAG. El programa de participación pública y de interesados sobrepasó los requisitos del SB 375 y la SAFETEA-LU. La SCAG comprometió la más amplia gama de grupos interesados, funcionarios electos, grupos de intereses especiales, así como el público en general, a través de una serie de talleres y reuniones públicas, así como los comités de política de la SCAG, grupos de trabajo y la estructura de los subcomités. Las aportaciones recibidas a través de este proceso realmente han dado forma al Proyecto RTP/SCS 2012 de una manera significativa. Además, la SCAG continuará involucrando y comprometiendo a las partes interesadas y al público en el proceso de refinado y acabado del RTP/SCS 2012 en los próximos meses hasta el cierre del período de comentarios formales. La SCAG ha

desarrollado un vídeo de última tecnología y un sitio Web interactivo del RTP/SCS llamado iRTP que mejorará aún más nuestra capacidad para involucrar a los interesados y al público a fin de continuar la configuración del RTP/SCS 2012.

Plan Estratégico - Mirando hacia el futuro - Más allá del horizonte

El RTP/SCS de 2012 propone invertir más de \$500 mil millones en los próximos 25 años para mejorar la calidad de vida de los habitantes de la región mediante la mejora de nuestro sistema de transporte. Sin embargo, se necesitan estrategias y proyectos adicionales. El Plan Estratégico identifica iniciativas adicionales a largo plazo tales como las estrategias de transporte de cero emisiones; nuevas mejoras de operaciones; aumento de inversiones de tránsito y un sistema ferroviario de alta velocidad; así como un mayor compromiso para el transporte activo. Aunque los elementos de estas estrategias se incluyen en el plan financiero restringido, se necesita más trabajo para asegurar que haya consenso y compromiso a nivel regional para financiar el resto de RTPs posteriores.



REGIONAL TRANSPORTATION PLAN
2012–2035 RTP
SUSTAINABLE COMMUNITIES STRATEGY
Towards a Sustainable Future



**SOUTHERN CALIFORNIA
ASSOCIATION of GOVERNMENTS**

818 West 7th Street, 12th Floor
Los Angeles, CA 90017
Phone: (213) 236-1800
Fax: (213) 236-1825
www.scag.ca.gov

REGIONAL OFFICES

Imperial County

1405 North Imperial Avenue
Suite 1
El Centro, CA 92243
Phone: (760) 353-7800
Fax: (760) 353-1877

Orange County

OCTA Building
600 South Main Street
9th Floor
Orange, CA 92863
Phone: (714) 542-3687
Fax: (714) 560-5089

Riverside County

3403 10th Street
Suite 805
Riverside, CA 92501
Phone: (951) 784-1513
Fax: (951) 784-3925

San Bernardino County

Santa Fe Depot
1170 West 3rd Street
Suite 140
San Bernardino, CA 92418
Phone: (909) 806-3556
Fax: (909) 806-3572

Ventura County

950 County Square Drive
Suite 101
Ventura, CA 93003
Phone: (805) 642-2800
Fax: (805) 642-2260